carteles

m²



Rafael Yohai

un proyecto de ley busca ordenar y moderar el caos y la polución visual en la ciudad

Eduardo Sacriste en “1:100”

POR MATIAS GIGLI

La pequeña casa-refugio que Eduardo Sacriste proyectó en el monte tucumano para el doctor Torres Posse parece no perder su encanto, aunque ya va por el medio siglo de existencia.

La obra, compendiada ahora en la revista de pequeño formato *1:100*, reúne fotos actuales, nuevos dibujos en CAD, un desplegable en la escala que da nombre a la revista y sobre todo interesantes colaboraciones. Escriben César Pelli, Sofía Viana, Walter Gómez Diz, Julio Middagh, Esteban Urdampilleta, Alberto Petrina y Ricardo Blanco.

El fascículo integra una colección de casas, algunas contemporáneas como la de Miguel Angel Roca en Calamuchita, otras que forman parte de la historia de nuestra arquitectura a pesar de estar diseñada por foráneos, como la casa Curuchet. La serie facilita la revisión de una obra que integra todo recorrido por la arquitectura argentina, pero que por ser su inclusión tan obvia a veces es poco estudiada.

¿Qué hace de esta casita de muros de piedra del lugar y carpinterías de madera un icono de la arquitectura local? La casa compuesta por dos paralelepípedos frágilmente unidos parece, vista en planta, disponer de poca consistencia. Sin embargo, esta aparente proximidad a la rotura compositiva se fortalece con la rotunda conexión de sus cuerpos con el terreno, textualmente incrustados en su topografía.

Además, la rusticidad de sus muros, que conforman una continuidad cromática y matérica con el terreno, encuentra una fuerte línea blanca que a modo de cenefa resalta y separa la casa del cielo tucumano. Sacriste encuentra en este contraste la clara necesidad de responder a un paisaje, y por el otro deja bien claro que está incorporando una obra arquitectónica al paisaje.

Es una casa de espacios mínimos en donde lo comunitario prevalece sobre los espacios individuales y cerrados. Va en sintonía con la última etapa de Le Corbusier, en donde el expresionismo como lenguaje y la funcionalidad como disciplina inclaudicable conforman las pautas a seguir.

Esta casa se conforma con espacios interiores mínimos, una espacialidad moderna con soluciones constructivas apropiadas al lugar. La casa Torres Posse sigue siendo con la casa García de la misma escala, pero en clave curva, una arquitectura sin estridencias que responde con claridad a una necesidad y a un lugar: Tucumán.



Sobre la

Un proyecto de ley busca solucionar
drástica, minimalista y sensat

POR SERGIO KIERNAN

Uno es viejo cuando se da cuenta de que hace no tantos años las farmacias se encontraban, casi siempre en las esquinas, por un globito blanco luminoso. Era una de esas lámparas como de baño, una esfera lisa y simple con una cruz verde pintada, y una lamparita cualunque adentro. Con sus escasos sesenta watts, la farmacia aparecía sin problemas. Eran, claro, tiempos donde se aceptaba que de noche el mundo se pone oscuro y no era necesario iluminarlo tanto. Y tiempos en que los carteles eran más escasos, más chicos y más altos, con lo que se veían.

Otra cosa que esos carteles más solitarios y chiquitos tenían era la rara costumbre de informar. Decían “almacén”, “farmacia”, “heladería” y a lo sumo agregaban un nombre para el boliche en particular. Si era algo más grande –una concesionaria– bastaba el logo de la marca que se vendía. Raramente se incluía el nombre o publicidad propia de algo que se vendiera allí, costumbre entendible en una casa de electrodomésticos.

Estas ingenuidades pasaron y resultan tan lejanas como el parque automotor de los años ‘70, tan escaso que permitía estacionar sin problemas hasta en Belgrano. Buenos Aires se berretizó aceleradamente con la guerra nada fría de los comerciantes por destacarse en un paisaje cada vez más saturado. Como ya no teníamos problemas se nos agregó el indecible de la polución visual, nombre técnico del colorinche gritón que puebla toda cuadra donde haya más de un negocio.

La historia de cómo se ensució visualmente nuestra Ciudad es otro capítulo de la dejadez porteña, aceptada y condonada por sus sucesivos gobiernos, de los de a dedo y de los autónomos. Su gran motor fue la competencia darwiniana por hacerse ver, sobre todo en sectores comerciales. Primera Junta, Liniers, Santa Fe y Callao, las calles “de negocios” de todos los barrios, ni hablar de lugares como Constitución o el Once, imitaron el desboque del Centro con mayor o menor presupuesto. El resultado es que nuestra Ciudad tiene ahora una suerte de cinta colorida y caótica de carteles que en algunas calles –Rivadavia, Cabildo– amenaza con ser continua, y remates feísimos que rellenan vanos entre edificios o los coronan.

Este tipo de desmanes son típicos de los vacíos legales. La última regula-





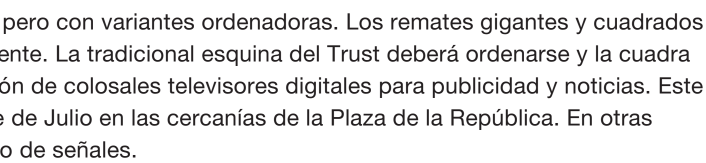
La zona del Obelisco será una excepción, con grandes carteles sí permitidos,
se deberán reemplazar por tipografías caladas y sólidas, más livianas visualm
entre Corrientes y Lavalle, tan despareja en alturas, puede permitir la instalaci
tipo de saturación visual será única a la zona de Lavalle, Corrientes y la Nueve
zonas comerciales se eliminará esta escala y apilamiento caótico y competitiv





a polución visual

el desastre de la cartelería porteña, un caos sin control y cada vez más acelerado. La idea es
ta, y como señal de sus valores ya tiene la oposición cerrada de las cámaras del sector.


pero con variantes ordenadoras. Los remates gigantes y cuadrados
ente. La tradicional esquina del Trust deberá ordenarse y la cuadra
ón de colosales televisores digitales para publicidad y noticias. Este
e de Julio en las cercanías de la Plaza de la República. En otras
o de señales.



ción de la cartelería porteña –y hablamos de privados en lugares privados, no del actual debate por las carteleras de propiedad pública, debate por separado– data de 1985 y es sospechosamente paupérrima. Esa ley habla de "espacios disponibles", pone unos límites mínimos y deja hacer a los fabricantes e instaladores de carteles, y a los comerciantes. Es una ley para que la Ciudad –y los que cobran peaje– hagan su caja y nada más.

Pero la cosa no era tan grave porque la tecnología para hacer carteles era bastante limitada. Para hacer algo enorme había que pintarlo a mano o imprimirlo en pedacitos, técnicas lentas y caras. Los luminosos eran de acrílico y el precio limitaba su escala. Tal vez el peor problema era el abandono de las medianeras, donde quedaban carteles desteñidos por años y años, ya que la ley no obligaba a blanquearlas terminados los contratos.

Lo que pasó luego fue que se inventó el ploteo, que permite imprimir piezas únicas de gran tamaño y a un precio manejable. Para peor, el ploteo se hace sobre plástico, con lo que se inventó enseguida el backlit, que consiste simplemente en iluminar desde atrás al cartel, que deja pasar parte de la luz y brilla en la noche. El resultado fue el desastre visual en que vivimos.

La Legislatura porteña está tratando un proyecto de ley enviado por el Ejecutivo que resulta atractivo por varias razones: es drástico, es cuerdo, presenta bajas posibilidades de "peajes" y cambia el negocio publicitario sin arruinarlo. Se entiende que es un proyecto interesante porque las cámaras especializadas están en pie de guerra tratando de bloquearlo con frases como "no hace falta una nueva ley sino que se haga cumplir la que existe" y un activo lobby entre legisladores.

El proyecto es el hijo de amor de Tomás Palastanga, que ahora es director general de Política y Desarrollo del Espacio Público, pero siguió el tema desde la Legislatura por varios años. En rigor esta ley de cartelería es una parte más viable de una megaley –casi un código– en el que trabajó Palastanga junto con varios colegas y legisladores.

El autor admite que su proyecto es "muy restrictivo", pero afirma que también es flexible y "menos robótico" que lo usual. Con un aire refrescante, Palastanga sueña con funcionarios que dejen de ser "robots que tienen un sello en la mano" y se dediquen a usar el sentido común, interpretando las leyes y siendo "arbitrarios en el buen sentido de la palabra, la de ser árbitros". Esto puede ser una fuerte invitación al "peaje", arma que suele torcer el sentido común, pero Palastanga es partidario del control interno múltiple y tiene un dogma de fe: la corrupción existe porque la gente no hace la denuncia.

El proyecto crea básicamente tres tipos de zonas en la Ciudad. Uno es el residencial, donde se retorna al cartelito indicativo, mínimo y poco molesto. Otro es la calle o zona comercial de los barrios –verlas en el mapa sorprende: son muchísimas– donde se limitan draconianamente los excesos. Y la tercera es la tradicional zona cartelera de Plaza de la República, que en esta ley es delimitada junto a la Lavalle peatonal y a varias cuadras de Corrientes. Aquí se permitirán, por tradición y porque es como una Times Square porteña, los gigantismos que no se podrán ver más en otros sectores.

Un elemento central en esta ley es que habla de "espacio urbano" y se presenta como una herramienta dentro de un proceso de ordenamiento ambiental de la Ciudad. Esta ley toma muchos parámetros europeos, en particular de la flamante ley madrileña, y regula desde la intensidad de la luz sobre los carteles hasta los colores permitidos, cosas que parecen casi ingenuas dado el desorden en que vivimos.

El proyecto prohíbe cubrir las fachadas completamente, como suelen hacer por razones cabalísticas –o marketineras– las tiendas de electrodomésticos y las de celulares. También desaparece el "cajón publicitario", en general luminoso, que reemplazó de hecho a la marquesina, igual que esos techos cribados de mensajes que deforman las avenidas y hasta muchas calles. Los coronamientos de edificios –esos enormes carteles montados sobre estructuras sobre departamentos y a veces hasta sobre casas– quedarán sólo en la Plaza de la República. Y aun allí tendrán un cambio notable, ya que menos de la mitad de su área total podrá ser cubierta. Como se ve en los dibujos que ilustran esta nota, los textos tendrán que ser letras "sólidas" sobre un fondo que en realidad no existe. El mensaje queda, el bodrio visual se va.

Seguramente esta ley desconcierte a los comerciantes y no va a faltar la legión de los que se consideran vivísimos que no piense que es una buena idea. El tema es que si se despeja, por ejemplo, toda una cuadra y todos pasan a tener carteles menores y no tan poluyentes, la competencia comercial se mantiene pareja. El conjunto será más invitante y elegante, como puede verse en la primera cuadra de Diagonal Norte –de la Catedral a Florida– donde varios locales se restringieron en sus publicidades y ganaron un aire de elegancia y confort que los hace atractivos.

Por supuesto que la ley se aplicaría de inmediato a nuevas habilitaciones y gradualmente a lo ya existente, de modo de no crear una hecatombe de gastos extra. Además, los gigantescos cajones publicitarios permiten esconder fachadas rotosas e instalaciones clandestinas, por lo general de aire acondicionado.

Será interesante seguir el tratamiento de este proyecto por las comisiones legislativas, y contar cabezas a la hora de votar. La idea tiene buen respaldo desde el Ejecutivo porteño, que evidentemente está apostando a algunas iniciativas de alto perfil y largas consecuencias para instalar su gestión. En este caso, el desastre ambiental de la cartelería se merece un límite drástico y una ley clara.

CON NOMBRE PROPIO

En dos ruedas

El diseñador industrial José de San Martín se especializa en bicicletas. Viviendo en Milán trabajó para la emblemática Cinelli, diseñó una bici ecológica y ahora, de vuelta al país, trabaja para Zanella.

POR LUJAN CAMBARIERE

Además de nombre de prócer, José de San Martín tiene otra particularidad: se especializa en el diseño de bicicletas. Una pasión que nace en su niñez repartida entre Santa Cruz y Mendoza, pero que concreta en Milán, la cuna del diseño, donde parece que hay mucho de todo, menos especialistas en estos medios de transporte de dos ruedas.

Recién recibido en la Universidad Nacional de Cuyo, allá por el '97, buscando hacer un curso de posgrado en transporte partió a la Domus Academy en Italia. Y allí se quedó hasta julio de 2006, cuando regresó al país. Primero realizando por un año más, durante el '98, el master de diseño de la academia y enseguida trabajando en el estudio de uno de los nombres más relevantes del diseño italiano: Clino Trini Castelli (quien en la década del '60 trabajara junto a Ettore Sottsass y también para Vitra, Herman Miller y Mitsubishi División Automotores). Y luego solo, abriéndose camino en el mundo de las dos ruedas. Instalado nuevamente en el país, con encargos de allá y de acá, da cuenta a **m2** de su pasión hecha creaciones como la bici ecológica con cuadros de cartón reciclado.



–¿Cómo fueron los primeros tiempos en Milán? ¿Conseguiste trabajo enseguida?

–Tuve suerte. Un profesor –Clino Castelli– se sentó justo al lado mío, en una época donde no había portátiles accesibles y todos en la Domus llevábamos las computadoras de las casas a las presentaciones. Entonces él vio cómo le armé la presentación a varios compañeros y fue como una entrevista de trabajo sin darme cuenta. Al poco tiempo estaba trabajando en su estudio y por más de cuatro años. Fue un lujo. El se especializa, entre otras cosas, en interiores de autos (materiales, terminaciones, colores). Así que viví cosas maravillosamente absurdas, como llevarlo a la Triennale a dar una charla con Andrea Branzi en el auto. O cruzar Suiza para entrar al Salón del Automóvil de Ginebra y ver todo, estar en el backstage.

–¿Cómo es trabajar en un estudio italiano?

–Primero está la cuestión de la frecuencia de trabajo. No es como acá, que por ejemplo ya estudiando te hacen hacer sólo dos proyectos de trabajo al año. La Domus te prepara para hacer 14 y no dormís en todo el año. Pero está bárbaro, porque acá tenemos mucha franela con todo. Y además vas cambiando de proyecto en el día. Tenés como 3 o 4 a cargo. Y eso está buenísimo, te da una gimnasia. Después, en mi estudio, que era obviamente en mi casa, trabajaba en bicicletas.

–¿Cómo empezás con el diseño de bicicletas?

–Me encantan de toda la vida. La primera bicicleta que tuve duró un mes armada. Después la desarmé toda y la hice como me gustaba a mí, que tenía sólo 8 años. Eso fue en Río Gallegos. A esa bici de paseo le saqué todo y quedó pelada. Y ahí le puse los espejitos, frenos, lo que yo quería. En 2000 fue entender qué hacía yo en Italia. Si bien estaba buenísimo trabajar en el estudio de Castelli, no era lo que yo quería del todo y el click fue justamente querer hacer algo por mí mismo. "¿Qué hay para hacer acá?", me dije. Muebles, lámparas, accesorios para la casa, otros proyectos delirantes como autos, que los descarté en el posgrado porque vi cómo sufrían, los filtros que tenían que pasar, tipos que eran buenísimos. Era obvio que en Milán había diseñadores de todo, pero paradójicamente no de bicis, que era lo que yo amaba y más sabía. Y así nos fuimos con Miguel Lombard y Claudio Castro, dos socios de esa época, a la feria de bicicletas y empezamos a promocionarnos como diseñadores de bicicletas. Ahí empezó todo.



–¿Cuál fue la primera?

–La primera fue la Recycle que hicimos para participar de un concurso de bicis de Taiwan. Empezamos por hacer bicis de tubo y nos pusimos a pensar qué podía hacer la diferencia; y entonces ideamos esta ecológica, que no es sólo una bicicleta sino un sistema. Una visión objetiva de Europa da cuenta del problema grave que tienen ellos en el tráfico, sobre todo por la enorme cantidad de turistas. Por otro lado, las ciudades son chicas y tienen muchísimo movimiento. Entonces se nos ocurrió esta bici sobre todo para descongestionar la ciudad. Recycle es un sistema de bicicletas reciclables para turistas en ciudades europeas. La bicicleta en sí consta de un cuadro en cartón triturado (se reemplaza muy frecuentemente), juego de componentes en aluminio intercambiables (de gran vida útil). La forma, basada en el F117 Stealth, intentaba transmitir la idea de pasar desapercibida como un "arma" indetectable de la ecología.

–¿Y qué pasó en la feria?

–Sabíamos quiénes eran los personajes cruciales, así que esperamos horas a Antonio Colombo, el dueño de Cinelli, con el que logramos conseguir una reunión. En muy resumidas cuentas, porque la cosa no fue tan sencilla. Pasando un par de filtros, pudimos empezar a trabajar con ellos. La anécdota, entre varias, fue que en una semana tuvimos que preparar de todo –bocetos, modelos 3d– para seducirlo. Ahí presentamos, entre otras, una bici de mujer de cuadro abierto y guardabarros como parte de la estructura. Y como les gustó, nos pidieron una prueba: necesitaban hacer tubos fibra de carbono que tengan formas. En una semana les hicimos más de 25 tubos de cualquier forma. Les gustaron y nos contrataron. Trabajando para ellos hicimos la Stealth, una bicicleta de carrera en fibra de carbono con cuadro monocoque integral.

–¿Cómo fue para vos estar trabajando en el reinado de las bicis?

–Increíble. Si hasta aceptaba algunas en parte de pago. Obviamente, contra todo lo que me decían mis compañeros diseñadores.

–¿Por qué volviste?

–Porque tuve mi primera hija y quería que creciera acá. Los primeros años trabajaba sólo para allá y ahora mitad y mitad. Hago muebles de oficina –mesas y sillas– para Giuliani y trabajos varios para Zanella, como la Z Cap, una moto de ciudad de 125cc de cuadro tubular de acero estilo naked. Es que cuando volví me llamaron del INTI para diseñar una bici, la Zonda (bicicleta mountain bike) en aluminio con el objetivo de valorizar el trabajo a mano de la Argentina. Así conocí a Zanella, para los que estoy haciendo un scooter, un triciclo de carga y un auto con un motor poco contaminante para personas con discapacidad.

–¿Y existe la bici soñada que no se haya hecho o no hayas diseñado?

–Es una respuesta con truco. En realidad, hay muchísimas en cada área. Aprovechar mejor la pedaleada, aprovechar mejor la energía que tiene disponible el cuerpo humano para generar movimiento cinético, eso es un proyecto en sí mismo y para el que terminás haciendo una pieza que por ahí no se parece a una bicicleta, porque vas más sentado. Estéticamente, en materiales, en posición de manejo, hay de todo por hacer. Y fijate que ni siquiera empecé a hablar de formas. En bicis hay un mundo por explorar.

www.qurax.com



